

# Histórias do Porto de Pelotas

**Mario Osorio Magalhães**

Tendo por base os apontamentos que me serviram de roteiro, tentarei reproduzir em resumo, mas com a fidelidade possível, a palestra que proferi o ano passado durante um seminário que discutiu as possibilidades de reativação do porto de Pelotas. Como o próprio título indica, o conhecimento que tenho do tema é fragmentário (inclusive, de nenhum subúrbio de Pelotas alguém se ocupou, até agora, de maneira específica). Por isso, tratarei do assunto em forma de tópicos, como na palestra — com a vantagem, aqui, que esse tratamento ficará mais explícito, já que os asteriscos, no texto, são mais evidentes do que a pausa, na conversa. Seguirei também o mesmo método de exposição utilizado na aula: iniciar com uma explicação do panorama geral (no texto, um primeiro parágrafo) para que se possa entender melhor a informação mais particular (um segundo parágrafo, no texto), aliás nem sempre mais extensa, porém sempre mais detalhada, porque é a informação que verdadeiramente interessa.



De forma genérica, pode-se dizer que a origem de Pelotas coincide com a fundação de uma charqueada, em 1779. Mas, é claro, nessa ocasião Pelotas ainda não existia, era um distrito da Vila do Rio Grande, já fundada então há quarenta e dois anos, mas ocupada pelos espanhóis durante treze e recuperada pelos luso-brasileiros há apenas três. O português José Pinto Martins decidiu estabelecer a sua fábrica de salgar carnes num recanto afastado do litoral — ou seja, do porto do Rio Grande — porque a proximidade com o mar — ou seja, com a areia e os ventos — arruinaria a produção. Daí ter escolhido as margens do arroio Pelotas, mais para o interior mas de fácil comunicação com aquele porto, em virtude da hidrografia da região: de iate chegava-se ao São Gonçalo, do São Gonçalo à Lagoa dos Patos, da Lagoa dos Patos ao Rio Grande (ou a São José do Norte), em poucas horas. Depois, outras charqueadas se disseminaram por outros afluentes do São Gonçalo, como os arroios Santa Bárbara, Moreira e Fragata, e pelas margens do próprio São Gonçalo.

E isto de forma mais ou menos rápida: desde os primeiros historiadores, considera-se que o mais antigo sobrado dentro da atual cidade teve a data de 1784 (quer dizer: era de cinco anos depois). Esse solar havia sido a sede da charqueada de Domingos Rodrigues, ficava aqui na região do Porto, defronte ao primitivo cais de madeira, nesta mesma rua Conde de Porto Alegre onde se realiza este seminário. Infelizmente, foi demolido em 1907, porque

interceptava o alinhamento da rua Benjamin Constant. Domingos Rodrigues, o seu proprietário, é o nome que identifica até hoje o principal logradouro público deste recanto da cidade — conhecido também como Praça do Porto —, que possivelmente esteja localizado a não mais do que duas quadras de distância desse primeiro sobrado que não mais existe.



De início, a maioria dos charqueadores residia na Vila do Rio Grande. Por vários motivos, pode-se supor: porque lá, naquele meio urbano, tornava-se mais operacional o controle das exportações de charque e couros, porque a comunicação entre a sede e o distrito era fácil e porque o trabalho de enxerça não era permanente, mas durava apenas de novembro a abril, a metade mais quente do ano. Aos poucos, porém, com a ampliação dos lucros desse próprio negócio, perceberam esses industrialistas que era conveniente edificar residências urbanas num lugar menos distante das suas charqueadas, ou melhor, dos seus casarões rurais. Em 1812 começou a estabelecer-se o primeiro povoado, em torno de uma igreja matriz, entre as atuais avenida Bento Gonçalves e rua General Neto — uma freguesia, ainda dependente da administração da Vila do Rio Grande. Em 1830, com o decreto de emancipação, esse aglomerado urbano prolongou-se na direção sul.

Embora a freguesia tenha sido autorizada, em 7 de julho de 1812, por Dom João VI, é a provisão eclesiástica, assinada por Dom José Caetano da Silva Coutinho, bispo do Rio de Janeiro, que dá nome ao povoado (Freguesia de São Francisco de Paula) e que nomeia o pároco (padre Felício da Costa Pereira). O próprio Dom José esteve no que ele chama, curiosamente, "arraial de Pelotas" (curiosamente porque ele é que havia autorizado o nome oficial), em 1815, três anos depois. Escreveu na ocasião um diário de viagem, descoberto e divulgado na década de 1970 pelo padre Rubem Neiss. Nele se refere, nominalmente, aos homens mais ricos da freguesia, entre os quais inclui José Pinto Martins e Domingos Rodrigues. Diz, textualmente, que, por serem ricos, "*ser-lhes-á mui fácil edificarem a igreja 300 braças mais para o pé do porto e das suas casas*". É a antecipação da idéia, que vai prosperar mas não vingar, de uma nova Matriz na atual praça Coronel Pedro Osório; e da idéia, que vai prosperar e vingar, de servir o porto como limite sul do perímetro urbano.



A povoação vai se estender, espontaneamente, nesta direção sul. Com certeza, para se aproximar mais do São Gonçalo e se afastar mais do arroio Pelotas, a área com maior concentração de charqueadas — evitando, neste caso, o grande fluxo de tropas que provinham de toda a região da Campanha e o mau cheiro que produziam os estabelecimentos saladeiris.

Já em 1821 (quando se encerra o regime sesmarial), dona Mariana Eufrásia da Silveira é reconhecida como proprietária do amplo terreno que iniciava na General Neto e terminava na Praia (como eram conhecidas as margens do São Gonçalo, nesta região do Porto). Nesse terreno, que ela afirmava possuir desde 1784, é estabelecido o segundo loteamento. Existe uma planta, contemporânea da instalação da vila (1832, dois anos após a emancipação formal), que foi elaborada pelo engenheiro norte-americano Eduardo Kretschmar: havendo assinalado, em cada quadra, o espaço que já fora ocupado por residências, nela fica evidente que esta região sul da cidade vinha atingindo, relativamente, um significativo crescimento demográfico. A Câmara Municipal instala-se numa das quadras da atual praça Coronel Pedro Osorio, bem no centro geográfico da vila, como era usual tanto na América espanhola quanto na portuguesa. É claro: porque a vila tem por limites, agora, a Avenida e o Porto.



No mesmo ano da instalação da vila, no dia 7 de outubro de 1832, desceu para o São Gonçalo, pela primeira vez, a famosa barca Liberal, o mais antigo barco a vapor do Rio Grande do Sul. Foi construída, entre outros, por Domingos de Almeida e Gonçalves Chaves, com máquina importada dos Estados Unidos. Os economistas chilenos Osvaldo Sunkel e Pedro Paz, num livro sobre o subdesenvolvimento latino-americano, consideram o barco a vapor como a invenção mais importante do transporte marítimo no século XIX, já que suportava três vezes a carga de um barco a vela de iguais proporções. No plano mundial, o primeiro atravessou o Atlântico em 1838, apenas seis anos depois da barca Liberal. Essa embarcação pelotense foi construída num estaleiro que ficava no extremo sul da Marechal Deodoro, bem no encontro do São Gonçalo com o arroio Santa Bárbara (que hoje tem o seu leito desviado). Por isso, aquela parte sudoeste da cidade era conhecida, até o início do século XX, como Bairro do Estaleiro.

Em 1833 — no ano seguinte —, graças à iniciativa dos mesmos construtores da Liberal, foi criada uma associação com o objetivo de proceder à desobstrução da foz do São Gonçalo. Sobre o assunto, existe um testemunho contemporâneo, do viajante francês Arsène Isabelle, que diz textualmente: *"As margens do rio São Gonçalo estão cobertas de charqueadas ou saladeiros, enriquecendo seus proprietários a tal ponto que eles projetaram cavar, à sua custa, um canal mais profundo do que o rio (cuja entrada é obstruída por bancos de areia), de maneira a permitir aos navios de alto mar irem diretamente a São Francisco de Paula."* Portanto, a intenção já era exportar diretamente o charque e os couros, dispensando o porto do Rio Grande como intermediário. Mas em 1835 terá início a Revolução Farroupilha, trazendo como consequência a dissolução da sociedade. No início da revolução, Domingos de Almeida, um dos seus mais fortes idealistas (será vice-presidente e mais de uma vez ministro da República Rio-Grandense),

vai ser preso e encarcerado, no porto do Rio Grande, ironicamente no interior da barca Liberal.



Finda a revolução, imediatamente voltam os empreendedores a pensar naquele antigo objetivo. Fernando Osorio fez um resumo cronológico das providências que se tomaram, em A Cidade de Pelotas: *"De 1845 a 1847 a Assembléia Provincial decretou uma consignação para tal trabalho; em 1861 foi nomeada uma comissão da mesma assembléia para estudar o assunto; em 1862 o governo imperial mandou proceder a estudos definitivos sobre a matéria; em 1867 a comissão acima propôs a lei nº 25, que autorizou o governo da Província a dar a garantia de 8% de juros à companhia que se organizasse para esse fim; em 1868 firmou-se o contrato da Companhia de Desobstrução da Foz do São Gonçalo com a Presidência da Província; em 1876 foi oficialmente recebida como de serviço público a obra executada."*

No início desse ano de 1876 um palhabote norte-americano, chamado Tampico, de 132 toneladas, exportou diretamente o charque e os couros de Pelotas para os Estados Unidos e a Europa; no final do ano, transpôs o canal o paquete Rio de Janeiro, de 700 toneladas.



Como consequência, foi autorizado em 1878 o alfundegamento da Mesa de Rendas de Pelotas, que já existia desde a década de 1850. Essa medida, é claro, prejudicava os interesses da cidade do Rio Grande, pois ameaçava a continuidade da sua vocação exportadora. Por isso, a imprensa e os políticos da cidade vizinha lograram com muito esforço, três anos depois, a supressão daquele ato, provocando uma polêmica que iria acirrar os ânimos, que já não eram pacíficos, entre os "sebeiros" pelotenses e os "papareias" rio-grandinos.

Não foi o alfundegamento que iniciou a discórdia entre as duas cidades. Ela já se manifestara, com certeza, quando Pelotas se emancipou, em 1830, fazendo com que Rio Grande perdesse mais da metade da sua população. E crescera em 1875, quando, pretendendo construir a estrada de ferro até Bagé, alguns engenheiros foram de opinião que ela devia partir de Pelotas, por medida de economia, já que entre as duas cidades havia uma comunicação fluvial facilitada. A estrada será inaugurada em 1884, numa solenidade em Rio Grande, sem a presença de qualquer representante de Pelotas. Mas nesse ano de 1881, quando foi suprimido o alfundegamento, a primeira estação já havia sido construída em Rio Grande; os dois fatos, somados, provocaram agressão mútua, tenho certeza que durante o Carnaval — através das críticas ácidas que os clubes levaram

às ruas — ou, fora dele, no cotidiano verbal da imprensa. Diz, por exemplo, o jornal O Artista, de Rio Grande: *"Pelotas não é mais do que o ponto principal da serra do mesmo nome; campanha pobríssima, que nada possui além de lenha e outros frutos que têm consumo naquela cidade. Se outros pontos da campanha, com gravame dos seus interesse, ali fazem suprimento, é isso unicamente devido à força das circunstâncias, à falta de comunicações diretas com o porto principal, que é a cidade do Rio Grande"*. O Correio Mercantil, de Pelotas, tinha opinião diametralmente oposta: *"Pelotas é o primeiro mercado industrial da Província, primeiro ainda em valor predial, primeiro em atividade e, finalmente, primeiro em prosperidade. No Rio Grande, onde o dinheiro é raro e patrimônio de poucos, onde o comércio está circunscrito em uma meia dúzia de casas importadoras e exportadoras, onde o movimento mercantil apenas acompanha as oscilações do mercado local e, até certo ponto, as exigências do progresso de Pelotas; onde tudo é frágil, balofo e carcomido, é justamente onde mais se encontram desejos de ostentação, de vaidade, presunções e orgulho. Caim não se arremessou contra Abel com tanto desespero e maldade."*



São estas, enfim, algumas histórias relacionadas ao porto de Pelotas no século XIX. Não haveria tempo (nem, agora, espaço) para comentar o caráter festivo das recepções e despedidas, no vaivém das viagens, com a presença indefectível das bandas de música. Esse assunto trato com algum detalhe no meu livro *Opulência e Cultura na Província de São Pedro*, relacionado na bibliografia. Quanto ao século XX, a historiografia pelotense muito tem ainda a pesquisar sobre a prosperidade desta nossa área urbana, sobretudo no que se refere à instalação de indústrias, como fábricas de cerveja e de tecidos.

Pessoalmente, às vezes volta-me à lembrança a década de 1960: as visitas dominicais que as famílias que moravam no centro ou no Bairro da Luz faziam à região do Porto e ao porto. Jamais esqueço de me encaminhar a pé ou de tomar o lotação numa das esquinas do Mercado para visitar um saudoso tio, que morava na Benjamin Constant, numa *"casa branquinha / com horta, com rosas na parede / e um salso chorão..."*, como escrevi certa vez. Nessa casa havia morado, anteriormente, o pintor Aldo Locatelli, no período em que se dedicou à pintura, ao embelezamento do interior da nossa Catedral. ■

**Mario Osorio Magalhães** é Mestre em História e Professor Adjunto do Departamento de História e Antropologia do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas (ICH/UFPel).

## Bibliografia

CORREIO MERCANTIL. Pelotas: 27 de janeiro e 1º de abril de 1875.

ISABELLE, Arsène. ***Viagem ao Rio Grande do Sul***. Tradução de Dante de Laytano. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2ª edição, 1983.

OSORIO, Fernando. ***A Cidade de Pelotas***, 2 vols. Pelotas: Editora Armazém Literário, 3ª edição, 1998/1999.

MAGALHÃES, Mario Osorio. ***Opulência e Cultura na Província de São Pedro***. Pelotas: Livraria Mundial/Editora da UFPel, 2ª edição, 1993.

MAGALHÃES, Mario Osorio. ***Um Resto de Sonho Ainda*** (poesias). Pelotas: Editora Livraria Mundial, 1993.

SUNKEL, Osvaldo e PAZ, Pedro. ***El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo***. México: Siglo XXI, 11ª edição, 1978.